

LA AUTONOMÍA JURÍDICA EN LOS MARES:

DERECHO PROPIO, JURISDICCIONES PRIVILEGIADAS Y AUTOGOBIERNO¹

MARGARITA SERNA VALLEJO

UNIVERSIDAD DE CANTABRIA

SUMARIO. 1. INTRODUCCIÓN. 2. LAS CAUSAS DE LA HISTÓRICA AUTONOMÍA JURÍDICA EN LOS MARES. 3. DERECHO PROPIO, JURISDICCIONES PRIVILEGIADAS Y AUTOGOBIERNO FUNDAMENTO DE LA AUTONOMÍA MARÍTIMA. 3.1 EL DERECHO MARÍTIMO, *IUS PROPRIUM* DE LOS NAVEGANTES. 3.2. LAS JURISDICCIONES MARÍTIMAS PRIVILEGIADAS. 3.3. EL AUTOGOBIERNO DE LOS NAVEGANTES. 4. LAS INTERFERENCIAS SOBRE LA AUTONOMÍA JURÍDICA DE LOS NAVEGANTES DESDE LA BAJA EDAD MEDIA. 5. EL *CÓDIGO MARÍTIMO SUECO DE 1667* Y LA *ORDENANZA DE LA MARINA FRANCESA DE 1681*: LA NACIONALIZACIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO Y LA CONSAGRACIÓN DEL FIN DE LA AUTONOMÍA MARÍTIMA EN EUROPA.

Resumen:

En una jornada dedicada al análisis de los derechos históricos y a la idea de autonomía desde varios enfoques distintos resultaba ineludible que alguna de las exposiciones tuviera como eje la autonomía jurídica en los mares. Y ello porque, probablemente, el mundo marítimo es uno de los ámbitos en el que el concepto de autonomía ha disfrutado de mayor arraigo desde tiempos más remotos. Y así mismo uno de los campos en los que la discusión acerca de la pertinencia o no de tal autonomía ha tenido menos relevancia como consecuencia de haberse apreciado durante siglos la conveniencia de que los navegantes vivieran y desarrollaran las actividades marítimas con una significativa independencia respecto de los poderes establecidos.

Desde esta perspectiva marítima, el concepto de autonomía jurídica guarda relación con tres realidades. En primer lugar, con la potestad reconocida a los navegantes para que fueran los artífices de su propio derecho, esto es, del derecho marítimo. En segundo término, con los privilegios que los titulares de las distintas organizaciones políticas con territorios costeros les concedieron para que en algunas situaciones dispusieran de una jurisdicción privativa, lo que en la práctica conllevó el establecimiento de diferentes jurisdicciones marítimas en las costas europeas. Y, por último, con la capacidad de autogobierno que del mismo modo les fue reconocida y que permitió que con cierta frecuencia los navegantes, incluyendo en este término a los comerciantes marítimos y a los hombres del mar, se organizaran y gobernaran por medio de unas instituciones propias.

Abstract:

In the volume devoted to analysing historical law and the idea of autonomy from various angles, inevitably some of the contributions focus on legal autonomy on the seas. This is probably because the maritime world is one of the spheres in which the concept of autonomy has been most deeply rooted since far-off times. It is also one of the fields in which the discussion over the appropriateness of such autonomy has been less significant, given that it has been held for centuries that it is fitting for sailors to live and undertake their maritime activities with considerable independence in respect of the established powers.

From this maritime perspective, the concept of legal autonomy relates to three realities. First, the authority granted to sailors to be the architects of their own law, namely maritime law. Second, the privileges that the leaders of the various political organisations with coastal territories granted to them so that in some

¹ El texto que presentamos se corresponde con la intervención realizada en la mesa redonda titulada “Els drets històrics i l’Autonomia dels regnes i del mars” en el marco de la IV Jornada d’Estudi (Juristes i notaris). Els drets històrics i les formes d’autonomia. Universitat Pompeu i Fabra. 10 de diciembre de 2009.

situations they had exclusive jurisdiction, which in practice led to the creation of various maritime jurisdictions on Europe's coasts. And last, the capacity to self-govern that was also granted them and which, not uncommonly, allowed sailors, including maritime merchants and seamen, to organise and govern themselves by means of their own institutions.

1. INTRODUCCIÓN²

En una jornada dedicada al análisis de los derechos históricos y a la idea de autonomía desde varios enfoques distintos resultaba ineludible que alguna de las exposiciones tuviera como eje la autonomía jurídica en los mares. Y ello porque, probablemente, el mundo marítimo es uno de los ámbitos en el que el concepto de autonomía ha disfrutado de mayor arraigo desde tiempos más remotos. Y así mismo uno de los campos en los que la discusión acerca de la pertinencia o no de tal autonomía ha tenido menos relevancia como consecuencia de haberse considerado durante siglos la conveniencia de que los navegantes vivieran y desarrollaran las actividades marítimas con una significativa independencia respecto de los poderes establecidos.

Desde esta perspectiva marítima, el concepto de autonomía jurídica guarda relación con tres realidades. En primer lugar, con la potestad reconocida a los navegantes para que fueran los artífices de su propio derecho, esto es, del derecho marítimo. En segundo término, con los privilegios que los titulares de las distintas organizaciones políticas con territorios costeros les concedieron para que en algunas situaciones dispusieran de una jurisdicción privativa, lo que en la práctica conllevó el establecimiento de diferentes jurisdicciones marítimas en las costas europeas. Y, por último, con la capacidad de autogobierno que del

² Además de las publicaciones citadas expresamente en las notas de pie de página, los siguientes trabajos del profesor Aquilino Iglesia Ferreirós han sido de enorme utilidad para la preparación de este texto: Aquilino IGLESIA FERREIRÓS, "Libro do Consulado da Mar", *Anuario de Historia del Derecho Español*, 56 (1986), pp. 219-439; "Il Libro del Consolato del Mare", *Rivista Internazionale di Diritto Comune*, 6 (1995), pp. 81-125; "De las customs al Llibre de Consolat o de la dificultad para escribir la historia", *Studia et Documenta Historiae et Iuris*, LXII (1996), pp. 473-512; "Customs de Mar", en Aquilino IGLESIA FERREIRÓS (ed.), *El Dret comú i Catalunya. Actes del V Simposi Internacional. Barcelona 26-27 de maig de 1995*, Barcelona, Fundació Noguera, 1996, pp. 243-602; "Il Libro del Consolato del Mare. Appendice", *Rivista Internazionale di Diritto Comune*, 7 (1996), pp. 307-369; "La formación de los Libros de Consulado de Mar", *Initium*, 2 (1997), pp. 1-372; "El Libro del Consulado del Mar", en Carlos PETIT (ed.), *Del Ius mercatorum al derecho mercantil: III Seminario de Historia del Derecho Privado. Sitges, 28-30 de mayo de 1992*, Madrid, Marcial Pons, 1997, pp. 109-142.

mismo modo les fue reconocida y que permitió que con cierta frecuencia los navegantes, incluyendo en este término a los comerciantes marítimos y a los hombres del mar, se organizaran y gobernaran por medio de unas instituciones propias.

2. LAS CAUSAS DE LA HISTÓRICA AUTONOMÍA JURÍDICA EN LOS MARES

La noción de autonomía en el mundo marítimo remite a la existencia de un colectivo, el de los navegantes, cuyos miembros conformaban una “nación” en el sentido medieval del término, lo que significa que la idea de nación que estamos manejando carece de cualquier tipo de connotación política.

El agregado humano de los navegantes constituía una “nación” o una “sociedad” organizada autónomamente, independiente de cualquier otra estructura. Sus miembros estaban unidos por el vínculo de practicar la navegación o cualquiera de las distintas actividades ligadas a ella, de modo principal el comercio por mar. De manera que el factor que les articulaba como colectivo nada tenía que ver con la común pertenencia de los navegantes a una jurisdicción de carácter municipal, señorial o regia. El mar era el elemento de cohesión de estos sujetos. Y ello sin perjuicio de que, al mismo tiempo, cada uno de los miembros de la comunidad de los navegantes formara parte de una aldea, un municipio, un señorío, un reino o, con frecuencia, de más de una de estas entidades administrativas. En este sentido, los navegantes constituían, del mismo modo que ha señalado FRANCESCO GALGANO para los mercaderes, una “nación” o una “sociedad” que cabe adjetivar de económica, al margen de cualquier entidad política³.

Son varias y, además, ofrecen una naturaleza diversa, las circunstancias que propiciaron desde tiempos muy antiguos que el mar y las actividades a él vinculadas conformaran el nexo de unión del colectivo de los navegantes y que favorecieran su

³ Francesco GALGANO, *Historia del Derecho mercantil*, Barcelona, Laia, 2ª ed., 1987, p. 23.

estructuración en una comunidad organizada con un amplio margen de autonomía. Sin ningún ánimo de exhaustividad cabe resaltar aquéllas que han tenido mayor relevancia y continuidad en el transcurso de los siglos.

La peculiaridad del medio marítimo, el ámbito en el que históricamente los navegantes han desplegado su actividad profesional, constituye un primer factor a tener en cuenta porque determina la permanente y constante colaboración entre individuos con diferentes ordenamientos jurídicos de origen y la puesta en relación de lugares pertenecientes a jurisdicciones o entidades político-administrativas diversas.

También conviene tener presente que en la edad media, al tiempo en que toma cuerpo la noción de autonomía marítima, no existían unas estructuras políticas lo suficientemente consolidadas para ser capaces de impedir la constitución de cualquier otro tipo de organización menor en su seno, como fue, entre otras varias, la de los navegantes que nos ocupa.

La imposibilidad para los titulares del poder público de imponer su autoridad más allá de los límites geográficos sobre los que extendían su jurisdicción, que en el caso de las aguas marítimas apenas si abarcaba una estrecha franja a partir de la línea de la costa, es un tercer factor a tener presente en el momento de aclarar las razones que justifican la autonomía en los mares.

Otra realidad que en este contexto también interesa retener es el desinterés que los titulares del poder político mostraron durante siglos por regular jurídicamente las actividades marítimas. Las diferencias que éstas presentan respecto de las practicadas en el medio terrestre, unido a la pericia que los navegantes acreditaron tener para ordenarlas por sí mismos a través de sus propias normas, son algunas de las razones que explican que los responsables de las diferentes demarcaciones territoriales prefirieran dejar en manos de los navegantes la regulación de las actividades vinculadas con las profesiones marítimas. Ello propició que la

costumbre, creada por los navegantes, se erigiera en la fuente principal de este sector del ordenamiento jurídico.

Y volviendo la mirada hacia los comerciantes y las gentes del mar, otra circunstancia sobre la que asimismo es oportuno llamar la atención es la referida a la capacidad que este colectivo desplegó desde antiguo para autorregularse y organizarse en distintas instituciones propias. Manteniendo así una actitud o una predisposición muy diferente de la de otras colectividades que históricamente han carecido de tales facultades o que, teniéndolas, sólo han sido capaces de desarrollarlas en tiempos relativamente recientes.

Una vez señalado cómo los navegantes se coordinaron y dotaron de un derecho propio, otro elemento a considerar, porque asimismo contribuyó al mantenimiento de la autonomía jurídica en el ámbito marítimo, es el escaso interés que los juristas mostraron por el derecho marítimo. Una indiferencia que cabe explicar, al menos desde una cierta perspectiva, en la circunstancia de que el derecho marítimo de raíz consuetudinaria no ponía en entredicho la superioridad del Emperador ni la de los titulares de los diferentes reinos, de manera que durante siglos no se plantearon conflictos de gravedad entre la ley, fruto de la actividad legislativa del poder político, y la costumbre marítima creada por los navegantes. La inexistencia de un derecho marítimo en Roma, con la excepción más importante de la *Lex Rhodia de iactu*, recogida en el *Digesto* (XIV, II), y la escasa actividad legislativa en relación a los asuntos marítimos desarrollada por los responsables de las diferentes entidades políticas tuvo como efecto que, tras el redescubrimiento del Derecho romano justiniano y el progresivo crecimiento de la legislación real a partir de la baja edad media, los problemas suscitados entre la costumbre marítima, de un lado, y el Derecho romano y los nuevos derechos regios, de otro, no fueran graves. Y también, por la misma razón, que por lo general, tampoco el problema de la costumbre *contra legem* resultara relevante en relación al derecho consuetudinario marítimo.

Finalmente, la última circunstancia que procede mencionar de entre aquéllas que ayudan a comprender la razón de ser de la autonomía jurídica en los mares es la concerniente al apoyo, expreso o tácito, que con mayor o menor alcance, dependiendo de las circunstancias, prestaron los responsables políticos al derecho marítimo y a la existencia de unas jurisdicciones propias de los navegantes, sin perjuicio de que en algunas ocasiones se suscitaran conflictos de competencia entre las jurisdicciones comunes y las marítimas. Unos desencuentros que con frecuencia fueron resueltos por los monarcas en beneficio de las jurisdicciones privilegiadas al mismo tiempo que aprovechaban la ocasión para aclarar el reparto de competencias entre las diferentes instancias jurisdiccionales y recordaban a los titulares de las jurisdicciones comunes que debían inhibirse en las causas marítimas.

Así sucedió, entre otras muchas oportunidades, a fines del siglo XV, en el momento en que Juan Rivera, corregidor de Guipúzcoa, intentó sin éxito absorber la jurisdicción del gremio de pescadores de San Pedro de San Sebastián. La pretensión no prosperó una vez que el Consejo de Castilla ordenara, el 16 de mayo de 1492, que se respetara la jurisdicción del procurador de los pescadores donostiarras⁴. Un conflicto de similares características enfrentó a las jurisdicciones marítima y común en San Vicente de la Barquera. El pleito tuvo como objeto la oportunidad de que el mayordomo de la cofradía de mareantes, quien tenía atribuidas las competencias jurisdiccionales en asuntos de navegación, ejerciera tales funciones. En la sentencia dictada el 20 de junio de 1429 se determinó que la jurisdicción del mayordomo de la cofradía era una jurisdicción privativa sin que las justicias reales pudieran impedirlo⁵. En Laredo, el concejo de la villa se opuso sin éxito, del mismo modo que en los casos anteriores, a la existencia de la jurisdicción del alcalde de mar prevista en las

⁴ Josu Iñaki ERKOREKA GERVASIO, *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*, Vitoria, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 1991, p. 236.

⁵ Margarita SERNA VALLEJO, *Los Rôles d'Oléron. El "coutumier" marítimo del Atlántico y del Báltico de época medieval y moderna*, Santander, Centro de Estudios Montañeses, 2004, p. 151.

ordenanzas de la cofradía de mareantes por entender que la jurisdicción del alcalde de mar perjudicaba los intereses de la justicia ordinaria de la villa⁶.

Situaciones semejantes a las expuestas también se plantearon en otros territorios europeos ajenos a la Corona de Castilla. Así, y en relación a algunas jurisdicciones marítimas de alcance general, no ya gremiales como han sido las castellanas que hemos referido, cabe recordar que en 1403 el rey Martín I ordenó al gobernador de Mallorca que no se entrometiera en las causas propias de la jurisdicción del Consulado del Mar⁷. También que el rey Alfonso el Magnánimo delimitó la jurisdicción del Consulado del Mar de Barcelona de la propia del Almirantazgo en 1443⁸. De igual modo que en 1364 el rey Pedro el Ceremonioso ordenó al *portantveus* de gobernador del reino de Valencia y a su asesor que se abstuvieran de intervenir en las apelaciones de las sentencias pronunciadas por el Consulado valenciano⁹. Y, por último, volviendo la vista al caso de Francia, cabe mencionar el apoyo que la monarquía francesa prestó a la jurisdicción marítima del Almirantazgo a través de las sucesivas ordenanzas promulgadas sobre esta jurisdicción. En sus articulados, la Monarquía insistió, una y otra vez, en señalar que la competencia sobre los asuntos marítimos de los almirantes de Francia y de sus lugartenientes en los puertos era exclusiva, motivo por el cual ningún otro juez o tribunal podía entender de tales causas¹⁰.

Ahora bien, no obstante lo dicho, también hubo momentos en los que el apoyo de la Monarquía se dirigió a la defensa de las jurisdicciones comunes frente a los abusos o excesos

⁶ Margarita SERNA VALLEJO, “Algunas cuestiones en torno a la cofradía de hijosdalgos, mareantes, navegantes y pescadores de San Martín de Laredo”, en Juan BARÓ PAZOS y Margarita SERNA VALLEJO (eds.), *El Fuero de Laredo en su octavo centenario*, Santander, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria, 2001, pp. 405-449, por la cita pp. 426-429.

⁷ Valencia, 26 de octubre de 1403. Véase en *Llibre del Consolat de Mar. Edició del text de la Real de Mallorca, amb les variants de tots els manuscrits coneguts*, Barcelona, Fundació Noguera y Cambra de Comerç de Barcelona, 2001 [reed. anàstica y ampliada en un solo volumen de la edición, 5 vols., de 1981 (vol. I), 1982 (vol. II), 1984 (vols. III-1 y III-2), vol. IV, 1987. Barcelona: Rafael Dalmau], por la cita, III-2, pp. 233-234.

⁸ Nápoles, 16 de marzo de 1443. *Llibre del Consolat de Mar*, 2001, III-2, pp. 79-81.

⁹ Lérida, 28 de diciembre de 1364. *Llibre del Consolat de Mar*, 2001, III-2, pp. 168-169.

¹⁰ SERNA VALLEJO, 2004, p. 152.

cometidos por los responsables de las jurisdicciones marítimas, de modo que junto a los testimonios que acreditan el amparo que la Monarquía y sus oficiales dispensaron a las jurisdicciones marítimas, existen otros en los que los monarcas se pronunciaron a favor de los órganos de las comunes. Así sucedió en 1327 en el momento en que Alfonso XI se dirigió a los alcaldes de mar de Sevilla instándoles a que dejaran de entrometerse en la jurisdicción de los alcaldes de tierra¹¹.

Dejando a un lado el apoyo que el poder político prestó a las jurisdicciones marítimas, también cabe aportar algunos ejemplos en los que se hace patente el respaldo que los titulares de las monarquías castellana, aragonesa y francesa, entre otras, procuraron al derecho marítimo consuetudinario. Así, en 1307 Jaime II comisionó al Consulado valenciano para entender de una causa que, en su opinión, debía resolverse conforme a las *Costumes de Mar*¹²; en 1336, Pedro el Ceremonioso ordenó que el mismo Consulado valenciano siguiera el procedimiento breve y sumario propio del *ús i costum del mar*¹³; en 1423 la reina María determinó que los cónsules del mar de Perpiñán resolvieran según las “ordinacions e Capítols de lur Consolat” y no por el “ius romanum vel comune”¹⁴; en 1484 los Reyes Católicos confirmaron a los marinos de la ría de Pontevedra la vigencia del *Fuero de Leyrón*¹⁵; en 1364 Carlos V de Francia concedió a los mercaderes castellanos el privilegio de que los conflictos suscitados con ocasión del tráfico mercantil marítimo en los que estuvieran involucrados encontrándose en el reino de Francia se resolvieran de acuerdo con el contenido de los *droiz*

¹¹ Mandamiento de Alfonso XI dirigido a los alcaldes del mar de Sevilla. Biblioteca Nacional. Manuscrito 716, fols. 64v-69. Publicado por José Manuel CALDERÓN ORTEGA, *El Almirantazgo de Castilla. Historia de una institución conflictiva (1250-1560)*, Alcalá de Henares, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Alcalá, 2003, pp. 329-330.

¹² Valencia, 4 de enero de 1307. *Llibre del Consolat de Mar*, 2001, III-2, p. 132.

¹³ Valencia, 21 de octubre de 1336. *Llibre del Consolat de Mar*, 2001, III-2, p. 137.

¹⁴ Barcelona, 22 de mayo de 1423. *Llibre del Consolat de Mar*, 2001, III-2, pp. 307-308.

¹⁵ Privilegios concedidos por los Reyes Católicos a los marineros de la ría de Pontevedra. Tarazona, 22 de marzo de 1484. Martín FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV, con varios documentos inéditos concernientes a la historia de la marina castellana y de los establecimientos españoles en Indias*. [5 vols.], 2ª ed., Madrid, Imprenta Real, 1829-1859, por la cita, II, apéndice número VIII, pp. 543-544.

de layron¹⁶; y unos años más tarde, probablemente con posterioridad a 1373, con ocasión de la elaboración y promulgación de una nueva normativa sobre los derechos del Almirantazgo, la Monarquía francesa ordenó que los jueces del Almirantazgo francés resolvieran los conflictos marítimos conforme al contenido de los *droitz, jugemens, coustumes et usaiges d'Olleron*¹⁷.

3. DERECHO PROPIO, JURISDICCIONES PRIVILEGIADAS Y AUTOGOBIERNO, FUNDAMENTO DE LA AUTONOMÍA MARÍTIMA

La autonomía en el ámbito marítimo ha girado históricamente, como decíamos al comienzo de estas páginas, en torno a tres realidades: un derecho marítimo particular, derecho propio de los navegantes; distintas jurisdicciones privilegiadas marítimas, unas de alcance general, otras gremiales; y unas estructuras de gobierno específicas de los navegantes. Veamos a continuación, siquiera brevemente, el alcance de cada una de estas expresiones o manifestaciones de lo que significó durante siglos la autonomía jurídica en los mares.

3. 1. EL DERECHO MARÍTIMO, *IUS PROPRIUM* DE LOS NAVEGANTES

El derecho marítimo que nos interesa es el formado en las costas europeas a partir del siglo XI, coincidiendo con la recuperación de la actividad mercantil en las aguas marítimas del continente, lo cual no es óbice para que recordemos que, en períodos anteriores, los

¹⁶ *Lettres contenant les privilèges accordés aux marchands Castellans trafiquant dans le royaume*, concedidas por Carlos V de Francia en abril de 1364. François-André ISAMBERT y Athanase JOURDAN y DECRUSY y Alphonse Honore TAILLANDIER, *Recueil général des anciennes lois françaises depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789*, 5 (1357-1380), París, Belin-Leprieur/Verdière, 1824, pp. 188-208. El texto, traducido, se ha publicado en España por Luis SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la Casa de Trastámara*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Medievales, 1959, pp. 127-141.

¹⁷ *Droits et preeminences demondit seigneur ladmiral*. Publicado en Antoine FONTANON, *Les édits et ordonnances des roys de France depuis S. Louis iusques a present avec les verifications, modifications et declarations sur icelles. Diuisees en quatre tomes*, París, I. du Puys, por la cita, III, p. 864. También puede verse en Etienne CLEIRAC, *Us et coutumes de la mer divisées en trois parties*. I. *De la Navigation*. II. *Du Commerce naval et contracts maritimes*. III. *De la Jurisdiction de la marine...* (*Explication des termes de marine employez par les édits, ordonnances et réglemens de l'Admirauté*, [1ª ed. Burdeos: G. Millanges, 1647], 6ª ed. Rouen, J. Bertheli, 1671, pp. 462-466; y en Travers TWISS (ed.), *The Black Book of the Admiralty with an appendix*, 4 vols, Londres, Her Majesty's Stationery Office, 1871-1876, [reimpresión, Wiesbaden, Kraus Reprint, 1965], por la cita, IV, pp. 443-448.

navegantes europeos ya habían dispuesto de normas propias, consuetudinarias en la mayor parte de las ocasiones, para ordenar la navegación y el comercio marítimo. Entre los testimonios de la existencia de este derecho anterior cabe referir la ya mencionada *Lex Rhodia de iactu* incorporada al *Digesto* (XIV, II); las previsiones contenidas en el *Liber Iudiciorum* en relación a la existencia de unos jueces especiales (*telonarii*) encargados de la resolución de las controversias suscitadas entre los mercaderes de ultramar conforme a las leyes propias de los comerciantes (11,3,2); y la obra titulada *Nomos Rodion nauticos*, una colección privada de derecho marítimo consuetudinario, elaborada en el siglo VII, que de acuerdo con algunas informaciones llegó a alcanzar cierta difusión en las costas italianas.

El proceso de creación del derecho marítimo a partir del tránsito de la alta a la baja edad media se inició en las costas centrales del Mediterráneo, en el mundo italiano, por ser esta zona en la que antes se recuperaron los tráficos mercantiles marítimos. Y desde ahí se extendió, en primer término, al resto del área mediterránea y, a continuación, a los litorales atlántico y báltico del continente al compás del renacimiento mercantil en estas otras zonas.

El nuevo derecho marítimo mediterráneo de raíz consuetudinaria creado en el entorno de las repúblicas marítimas adriáticas de Ancona, Bari, Trani y Venecia y de las tirrenas de Amalfi, Génova y Pisa se expandió por las costas mediterráneas a partir de la transmisión oral de sus contenidos por los propios navegantes y de la difusión y utilización de distintas redacciones de costumbres marítimas elaboradas entre los siglos XI y XIII a instancia de los mismos navegantes. Entre las primeras formulaciones escritas de este derecho marítimo del Mediterráneo ocupan un lugar principal los ordenamientos marítimos de Trani (*Ordinamenta et statuta* [consuetudo] *maris edita per consules civitatis Trani*)¹⁸; Pisa (*Constitutum usus*,

¹⁸ El texto puede consultarse en Jean-Marie PARDESSUS, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, 6 vols, París, L'Imprimerie Royale, 1828-1845, por la cita, V, pp. 237-247. También en TWISS, 1871-1876, IV, pp. 522-544.

sólo una parte de las 49 rúbricas de este cuerpo consuetudinario tiene contenido marítimo)¹⁹; Venecia (*Statuta et ordinamenta super navibus*, 1255)²⁰; Ancona (*Statuti marittimi*)²¹; y Amalfi (*Capitula et ordinationes curiae maritimae nobilis civitatis Amalphae* o *Tabula amalphae* o de *Amalphi*)²².

A partir del siglo XIII, coincidiendo con la crisis de las ciudades de Amalfi y Pisa, la recuperación del tráfico marítimo alcanzó las costas del Mediterráneo occidental. Esto propició, del mismo modo que había acontecido previamente en el Mediterráneo central, la redacción de las costumbres marítimas mediterráneas con mayor peso en los intercambios mercantiles en que participaban los navegantes del triángulo formado por el Principado de Cataluña y los Reinos de Mallorca y Valencia, teniendo como eje las ciudades portuarias de Barcelona, Valencia y Mallorca. En ese momento dio comienzo un largo proceso que habría de concluir con la edición del *Libro del Consulado del Mar* con la estructura y contenidos con los que ha llegado a nosotros, cuyo núcleo inicial fue, precisamente, un bloque de normas marítimas consuetudinarias conocidas bajo el significativo nombre de *Costums del mar*²³.

De modo similar, en el área atlántica, donde con cierto retraso respecto del Mediterráneo también se logró la recuperación del comercio marítimo, los navegantes elaboraron un derecho marítimo consuetudinario que, recogido parcialmente por escrito en los

¹⁹ Pardessus publicó un breve extracto del texto. PARDESSUS, 1828-1845, IV, pp. 569-584.

²⁰ El texto en Riccardo PREDELLI y Adolfo SACERDOTI (eds.), *Gli statuti marittimi veneziani fino al 1255*, Venecia, Stab. Tip.-Lit. Visentini Cav. Federico, 1903, pp. 77-167.

²¹ Carisio CIAVARINI, *Statuti anconitani del mare del terzenale e della dogana e patti con diverse nazioni*, Ancona, Gustavo Morelli, tipografo-editore, 1896, pp. 1-69.

²² Véase en TWISS, 1871-1876, IV, pp. 2-51.

²³ El *Llibre del Consolat de Mar*, en la forma que lo conocemos en la actualidad, es una recopilación tipo de diversos textos marítimos, independientes entre sí hasta el momento de su inclusión en la obra, impresa en 1494, en Barcelona, con el título *Libre del Consolat de Mar*. Francesc Celles fue su promotor: Francesc CELELLES, [*Libre del Consolat de mar novament corregit e stampat*], Barcelona, Pere Posa, 1494 (Aquilino IGLESIA FERREIRÓS, *La creación del Derecho. Una historia de la formación de un derecho estatal español. Manual*. II, Barcelona, Signo, 1992, p. 191).

años centrales del siglo XIII, dio origen al texto de los *Rôles d'Oléron*²⁴. Su articulado habría de incorporarse un tiempo después a la recopilación marítima más significativa del Báltico, la conocida, entre otros varios nombres, como *Ordenanzas* o *Derecho marítimo de Visby*²⁵. Un dato que acredita la paulatina aproximación que hubo de las tradiciones marítimas del Atlántico y del Báltico.

El derecho marítimo consuetudinario, con independencia de que se fijara o no por escrito, creado por los navegantes en las costas europeas, así mediterráneas como atlánticas y bálticas, al compás del desarrollo de la navegación marítima y del comercio por mar, debe ser observado como un *ius proprium* por ser el derecho particular de los navegantes, pues sólo regía sobre ellos, pero al mismo tiempo no se debe perder de vista que ese mismo derecho representaba también el derecho común de los navegantes europeos, sin perjuicio de las particularidades que cabe observar en él dependiendo del área, atlántica o mediterráneo, que reclame nuestra atención.

3.2. LAS JURISDICCIONES MARÍTIMAS PRIVILEGIADAS

La existencia de diferentes jurisdicciones marítimas privilegiadas, ajenas a la jurisdicción común de los distintos territorios, es el segundo elemento que caracteriza, a nuestro entender, la autonomía jurídica en los mares²⁶.

La institucionalización de estas jurisdicciones en Europa a partir de la baja edad media guarda relación con varios elementos entre los que existe una fuerte vinculación. En primer

²⁴ Manejo como copia tipo de esta versión primitiva de los *Rôles d'Oléron* la reproducida en el Manuscrito *Liber Horn* del Ayuntamiento de Londres. (Manuscrito *Liber Horn* de los Archivos del Ayuntamiento de Londres. Fols. 355vº-360rº. Se publica por TWISS, 1871-1876, III, pp. 1-33; Karl-Friedrich KRIEGER, *Ursprung und Wurzeln der Rôles d'Oléron*, Colonia, Böhlau Verlag, 1970, pp. 123-145 y SERNA VALLEJO, 2004, pp. 197-203.

²⁵ La primera impresión de este texto se publicó en 1505. Esta edición, a través de la publicación realizada por Pardessus, es la utilizada en esta oportunidad. PARDESSUS, 1828-1845, I, pp. 463-502.

²⁶ En relación a los motivos por los cuales en este contexto me parece más oportuna la expresión “jurisdicción privilegiada” que la de “jurisdicción especial” véase SERNA VALLEJO, 2004, pp. 152-154.

lugar, con la existencia del derecho marítimo al que nos hemos referido en el epígrafe anterior. Un derecho cuyo contenido era, del mismo modo que sigue sucediendo en nuestros días, muy distinto del propio del derecho civil y también del específico del derecho mercantil terrestre. Después, con el desconocimiento de las reglas de este derecho marítimo entre quienes eran ajenos al mundo del mar incluidos los titulares de las jurisdicciones comunes, como consecuencia de aquella especificidad que venimos de señalar. En tercer término, con el movimiento general que se generalizó a lo largo y ancho de Europa a partir de la baja edad media y que conllevó el establecimiento de numerosas jurisdicciones, al margen de las comunes de cada uno de los territorios, por la vía de la concesión a distintos colectivos del privilegio de disponer de una jurisdicción privativa. Y, por último, con la necesidad de que los conflictos vinculados con el mundo marítimo se resolvieran de modo rápido, sin dilaciones, tal y como de manera expresa se señala en el *Libro del Consulado del Mar*: “Los cònsols per carta del senior rey han poder que ls plets e qüestions, que denant éls se ménan, hojen e aquels, per fi deguda, determinen breuement, sumariamente e de pla, sens brugit e figura de juhí, ‘sola facti veritate attenta’, so és sola veritat del fet entesa, segons que de ús e costum de mar és acostumat de fer”²⁷.

El examen de las jurisdicciones marítimas establecidas en las costas europeas muestra que la naturaleza pero también las características de cada una de ellas no fueron ni mucho menos homogéneas. De ahí que quepa apuntar, aunque sea escuetamente, algunas de las diferencias más significativas que cabe apreciar entre unas y otras en función de los lugares y de las épocas en las que nos detengamos.

En las costas de Cataluña, Valencia y Mallorca, de modo similar a lo que sucedió en otros puntos del Mediterráneo como fue el caso de Malta, Trani y Messina, la jurisdicción

²⁷ *Llibre del Consolat de Mar de Barcelona*, [I, Orden judicial de los cónsules de Valencia], 36. *Llibre del Consolat de Mar*, 2001, I, pp. 38-39.

marítima quedó residenciada en los Consulados del Mar²⁸. Unas instituciones que, si bien nacieron con un carácter eminentemente marítimo, evolucionaron hasta convertirse en instituciones mercantiles en sentido general. El cambio se produjo a partir del siglo XIV con la incorporación de los mercaderes a la institución y la paulatina expulsión de los hombres del mar. Ambas circunstancias propiciaron que el control de los Consulados pasara a manos de los comerciantes y que las competencias jurisdiccionales de los Consulados se extendieran a los asuntos mercantiles terrestres o, conforme al lenguaje del momento, a los negocios no marítimos²⁹. La ampliación de la competencia sobre el comercio terrestre quedó formalizada el 15 de enero de 1401 para los Consulados de Barcelona, Mallorca y Perpiñán³⁰ y el 14 de marzo de 1493 para el de Valencia³¹.

La justicia de los navegantes en Inglaterra ofrece unas características muy distintas de las señaladas para los casos aragonés e italiano. En la primera fase, la mayor parte de las jurisdicciones marítimas inglesas tuvieron carácter local, en poblaciones como Ipswich, Bristol, Yarmouth y las ciudades que componían la Confederación de los Cinco Puertos³², lo

²⁸ El Consulado de mar de Valencia se creó en 1283 (*Llibre del Consolat de Mar*, 2001, III-2, pp. 127-129); el de Mallorca en 1326 (*Llibre del Consolat de Mar*, 2001, III-2, pp. 197-198); el de Barcelona en 1348, sobre la base de una asociación anterior de los prohombres de la Ribera de Barcelona autorizada por Jaime I en 1258 (el documento de 1348 en *Llibre del Consolat de Mar*, 2001, III-2, pp. 12-13); y el de Perpiñán en 1388 (*Llibre del Consolat de Mar*, 2001, III-2, pp. 271-272).

²⁹ Arcadio GARCÍA SANZ, “Estudi jurídic”, en *Llibre del Consolat de Mar. Edició del text de la Real de Mallorca, amb les variants de tots els manuscrits coneguts*, Barcelona, Fundació Noguera y Cambra de Comerç de Barcelona, 2001, [reed. anástática y ampliada en un solo volumen de la edición, 5 vols., de 1981 (vol. I), 1982 (vol. II), 1984 (vols. III-1 y III-2), vol. IV, 1987. Barcelona: Rafael Dalmau], por la cita III-1, pp. 117-125.

³⁰ Los documentos del rey Martín I con los que confirma la jurisdicción de estos tres Consulados del Mar al tiempo que extiende sus competencias a los actos mercantiles no marítimos se publican en *Llibre del Consolat de Mar*, 2001, III-2, pp. 33-35; 227-230; 295-297.

La ampliación en 1401 de la jurisdicción de los Consulados de referencia a los actos terrestres no supuso una novedad para el Consulado de Perpiñán. El 26 de julio de 1393 el rey Juan I ya había ampliado sus competencias en este mismo sentido por un plazo de cinco años y el 6 de abril de 1396 las había concedido a perpetuidad. El texto de ambos privilegios puede consultarse en *Llibre del Consolat de Mar*, 2001, III-2, pp. 281-282; 286-288.

³¹ La concesión de Pedro el Ceremonioso en *Llibre del Consolat de Mar*, 2001, III-2, pp. 166-167.

³² Reginald Godfrey MARSDEN (ed.), “Introducción” a *Documents relating to the law and custom of the sea*. I. (AD. 1205-1648). II. (AD. 1649-1767), Londres, 1915-1916, Printed for the Navy Records Society. Reimpresión, Londres, The Lawbook Exchange, Ltd., 1999; Frederic Rockwell SANBORN, *Origins of the early English maritime and commercial law*, Nueva York-Londres, Century Co. 1930.

que no significa que fueran gremiales. Pero, a partir de la segunda mitad del siglo XIV y de modo particular en el transcurso del XV, el Almirantazgo inglés asumió, gradualmente, el ejercicio de la jurisdicción marítima pese a la abierta oposición de las justicias marítimas locales que hasta entonces habían sido las encargadas de la resolución de los pleitos vinculados con el mar³³.

En Francia, los titulares de las distintas sedes del Almirantazgo francés junto a los encargados de los Almirantazgos señoriales de Bretaña y Guyena fueron los responsables de impartir justicia entre los navegantes gracias a la consolidación de estas instituciones en los puertos franceses, así atlánticos como mediterráneos³⁴.

Y, por último, en la mayor parte del litoral de la Corona de Castilla, la jurisdicción marítima tuvo carácter gremial, una vez que quedó organizada en el seno de las Cofradías de mareantes constituidas en diferentes poblaciones costeras, en particular en la cornisa cantábrica. En ellas, distintos oficiales, bajo nombres diversos (alcalde de mar, ustruman, cónsul del mar, mayordomo, entre otros), se ocuparon de su ejercicio³⁵.

La concurrencia de dos circunstancias facilitó la situación descrita de primacía de la jurisdicción marítima de naturaleza gremial en la Corona de Castilla en detrimento de la existencia de una jurisdicción marítima general que fue la solución que terminó por imponerse en los otros territorios a los que nos hemos referido. De un lado, el fracaso en el que concluyeron los sucesivos intentos de establecer en los puertos castellanos la institución

Reimpresión, Buffalo, Nueva York, W. S. Hein, 2002; Theodore Frank Thomas PLUCKNETT, *A concise history of the common law*, 4ª ed., revisada y aumentada, Londres, Butterworth, 1948.

³³ SERNA VALLEJO, 2004, pp. 166.

³⁴ En torno a la situación de los almirantazgos de Francia, Guyena y Bretaña como titulares de la jurisdicción marítima en el país vecino véase SERNA VALLEJO, 2004, pp. 164-166.

³⁵ En relación a la jurisdicción marítima en la Corona de Castilla resulta ineludible la consulta de tres trabajos clásicos, me refiero a los de los profesores Coronas (Santos M. CORONAS GONZÁLEZ, “La jurisdicción mercantil castellana en el siglo XVI”, en Santos M. CORONAS GONZÁLEZ, *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos*, León, Colegio Universitario de León, 1979, pp. 9-169), Enrique Gacto (Enrique GACTO FERNÁNDEZ, *Historia de la jurisdicción mercantil en España*, Sevilla, Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1971) y Martínez Gijón (José MARTÍNEZ GIJÓN, “La jurisdicción marítima en Castilla durante la Baja Edad Media”, *Recueils de la Société Jean Bodin*, 32 (1974), pp. 347-363).

del Almirantazgo como jurisdicción marítima general siguiendo el ejemplo de Francia e Inglaterra. La Monarquía sólo logró que los oficiales del Almirantazgo asumieran, y sólo durante un corto período, la administración de la justicia entre los navegantes en el puerto de Sevilla. Y de otro, el tardío establecimiento de los Consulados castellanos a diferencia de lo que sucedió en el área mediterránea, en particular en la Corona de Aragón y en la Península italiana, donde estas mismas instituciones se organizaron desde fechas tempranas.

En lo que toca al primer asunto, el referido a la situación del Almirantazgo en la Corona de Castilla, cabe recordar que si bien los monarcas procuraron la extensión de las competencias de esta institución, incluidas las de naturaleza jurisdiccional marítima, a todos los puntos del litoral castellano, lo cierto es que sólo lograron este objetivo en Sevilla y, además, durante unos pocos años, como hemos anticipado. De modo que, en los demás puertos, ni los almirantes ni sus oficiales llegaron a impartir justicia entre quienes se dedicaban a las actividades marítimas. Y ello a pesar de que las medidas dictadas para lograr la efectiva consolidación del Almirantazgo en los principales puertos castellanos se intensificaron en el siglo XV y en los inicios del XVI. Unos años en los que, a partir de la iniciativa de diferentes almirantes, la Monarquía intentó sin éxito apuntalar la institución en puertos cantábricos como son los de La Coruña, Santander, San Vicente de la Barquera, Laredo, Castro Urdiales y Bilbao y en otros del sur de la Corona como es el caso de los de Málaga, Almería y Marbella³⁶.

Y en lo relativo a los Consulados, cabe registrar al menos dos cuestiones que aclaran las razones por las que los Consulados castellanos de Burgos, Sevilla y Bilbao sólo administraron justicia entre los navegantes en relación a unas pocas cuestiones, muy concretas, que afectaban directamente a los intereses de los comerciantes pero no a los de las gentes del mar. El segundo colectivo que junto a los comerciantes estaba incluido en la época,

³⁶ Sobre estas cuestiones véase SERNA VALLEJO, 2004, pp. 158-159.

como ya hemos referido, en el término “navegante”. De un lado, que en la Corona de Castilla, el primer consulado, el de Burgos, se estableció en 1494, por tanto con un notable retraso en comparación con el momento en que se crearon los primeros Consulados en la Corona de Aragón, donde la institución empezó a arraigar desde el siglo XIII³⁷. La demora hizo imposible que los Consulados castellanos pudieran actuar como órganos jurisdiccionales marítimos en la baja edad media. Y, de otro, que los Consulados castellanos carecieron del carácter específicamente marítimo que inspiró la constitución de los aragoneses. Ésta es la razón fundamental por la que las instituciones consulares castellanas carecieron de jurisdicción marítima general y sólo un porcentaje reducido de los conflictos marítimos quedó dentro de su ámbito competencial. La excepción a esta situación la encontramos en el caso del Consulado donostiarra, establecido en 1682, que, desde el mismo momento de su institucionalización, recibió amplias atribuciones jurisdiccionales sobre todo tipo de asuntos marítimos. Y esto gracias a la activa participación que los hombres del mar de la población guipuzcoana tuvieron en su establecimiento. Sin embargo, tan amplia competencia jurisdiccional desde el punto de vista material quedó restringida territorialmente a las poblaciones de San Sebastián y Pasajes³⁸.

En el momento de mencionar los problemas que hubo en la Corona de Castilla para lograr la consolidación del Almirantazgo en sus puertos y para el ejercicio de la jurisdicción marítima por sus sucesivos titulares, señalábamos como salvedad lo sucedido en la ciudad de Sevilla. En realidad la especificidad que presenta Sevilla en el ámbito de la justicia marítima

³⁷ El privilegio de erección del Consulado de Valencia lleva fecha de 1 de diciembre de 1283 (*Llibre del Consolat de Mar*, 2001, III-2, pp. 127-129); el de Mallorca de 1 de febrero de 1326 (*Llibre del Consolat de Mar*, 2001, III-2, pp. 197-198); y el de Barcelona, en el que Pedro el Ceremonioso reorganizó el Consulado barcelonés siguiendo el modelo del de Mallorca, de 20 de febrero de 1348 (*Llibre del Consolat de Mar*, 2001, III-2, pp. 12-13), si bien hay constancia documental de la existencia del Consulado de Barcelona desde casi un siglo antes, a partir de la autorización dada por Jaime I en 1258 a los prohombres de la Ribera de Barcelona para su asociación en comunidad (*Llibre del Consolat de Mar*, 2001, III-2, pp. 9-10).

³⁸ Sobre las competencias marítimas de los consulados castellanos véase SERNA VALLEJO, 2004, pp. 159-163.

es significativamente más amplia, dado que la capital andaluza tuvo desde muy temprano, incluso con anterioridad a su conquista por las tropas de Fernando III, la particularidad de acoger, en diferentes momentos de la baja edad media, varias jurisdicciones marítimas. Dos de carácter gremial, la más antigua de los barqueros, anterior a la conquista del monarca castellano, y una efímera de los pescadores establecida en 1310. Y otras dos de alcance general: la de los navegantes, creada por Fernando III en 1250 que se mantiene hasta 1420³⁹, y la ejercida por el tribunal del Almirantazgo que cumple sus atribuciones desde el siglo XIV y hasta los inicios de la siguiente centuria⁴⁰.

En estrecha relación con la vigencia del derecho marítimo de raíz consuetudinaria y con la existencia de las jurisdicciones marítimas, los navegantes también contaron con el apoyo del poder público para que las causas marítimas se sustanciaran conforme a un procedimiento sencillo, rápido, atécnico, alejado de los formalismos propios de los procedimientos de inspiración romano-canónica generalizados en el continente a partir de la difusión del *Ius Commune*. De ahí que en las causas marítimas se prohibiera la intervención de abogados y de otros oficios relacionados con el mundo del derecho culto y que se propiciara que los conflictos se dilucidaran a través de procesos rápidos y sencillos.

Una vez más, la realidad de los Consulados aragoneses nos proporciona testimonios precisos acerca de esta cuestión. Así, cabe mencionar que en 1370, Pedro el Ceremonioso prohibió la participación de los letrados en el Consulado mallorquín⁴¹; que en 1373 se vetó la intervención de procuradores y notarios en el tribunal del Consulado de Mallorca⁴²; que en

³⁹ En 1420 los armadores y pescadores sevillanos decidieron someterse a la jurisdicción civil y criminal del almirante, decisión que supuso la desaparición de la jurisdicción marítima general de los navegantes establecida en 1250. No obstante, esta antigua jurisdicción habrá de reaparecer un tiempo después, entonces con carácter gremial, entre los pescadores sevillanos. SERNA VALLEJO, 2004, p. 163.

⁴⁰ Sobre esta particular situación de la administración de la justicia marítima en la ciudad de Sevilla véase SERNA VALLEJO, 2004, pp. 155-157, así como la bibliografía ahí citada.

⁴¹ Barcelona, 12 de julio de 1370. *Llibre del Consolat de Mar*, 2001, III-2, pp. 212-213.

⁴² Mallorca, 29 de febrero y 19 de julio de 1373. *Llibre del Consolat de Mar*, 2001, III-2, p. 215.

1402 el rey Martín prohibió la intervención de *juristas, advocats i causídics* en el tribunal del Consulado de Perpiñán⁴³.

3.3. EL AUTOGOBIERNO DE LOS NAVEGANTES

El tercer pilar de la autonomía jurídica en los mares es el referido a la facultad de autogobierno que el colectivo de los navegantes ejerció desde antiguo con el apoyo, en ocasiones expreso, de los titulares del poder político.

Los navegantes percibieron desde fechas tempranas la conveniencia de organizarse en asociaciones particulares, con órganos de gobierno propios, al margen de los consustanciales a cada una de las entidades políticas, ya territoriales, ya locales, a las que simultáneamente pertenecían. Unas instituciones de gobierno específicas del mundo marítimo que les sirvieran para dar solución a las necesidades y a los problemas privativos y cotidianos a los que hacían frente en su condición de navegantes dedicados a diferentes expresiones económicas vinculadas con el mar. De ahí la constitución de distintas asociaciones de navegantes en las costas europeas. Unas agrupaciones que podían aglutinar unidos a los hombres del mar y a los comerciantes o a cada uno de estos colectivos por separado y que con frecuencia contaron con el apoyo expreso de los soberanos quienes intervenían decisivamente en su institucionalización formal.

La creación de estas entidades dotadas de forma jurídico-pública permitía a los navegantes varias cuestiones. En primer lugar, disponer de un aparato de gobierno compuesto por órganos colegiados y cargos unipersonales, responsable de la gestión última de la asociación; en segundo lugar, fortalecer la autonomía del colectivo; también afirmar el poder

El lugarteniente del gobernador del reino de Mallorca ordenó a los cónsules mallorquines el cumplimiento de la anterior prohibición en 1375 (Mallorca, 11 de julio de 1375. *Llibre del Consolat de Mar*, 2001, III-2, p. 216).

⁴³ Valencia, 11 de noviembre de 1402. *Llibre del Consolat de Mar*, 2001, III-2, pp. 298-299.

jurisdiccional de la institución; en cuarto lugar, participar en el gobierno particular de la agrupación; y por último avanzar en la formación de un derecho marítimo propio.

Las cofradías de mareantes del Cantábrico, la Universidad de los Prohombres de la Ribera de Barcelona, las colonias y naciones de comerciantes y mareantes castellanos y catalanes en los principales puertos extranjeros y los Consulados, representan, entre otros, algunos ejemplos de las entidades autónomas que hicieron posible el autogobierno de los navegantes como una manifestación más de la autonomía jurídica en los mares.

Es probable que de los casos señalados el referido a las cofradías de pescadores y mareantes del norte peninsular sea uno de los más interesantes porque permite comprender con bastante precisión el alcance de lo que significaba el autogobierno en el ámbito marítimo, de ahí que lo utilicemos como ejemplo para mostrar esta realidad.

El origen de las primeras asociaciones de mareantes del Cantábrico se sitúa en la baja edad media, en el momento en que las gentes del mar percibieron la conveniencia de organizarse en cofradías o hermandades. Tras su institucionalización, el gobierno de cada uno de los gremios se estructuró sobre la base de un entramado orgánico en el que percibimos la influencia de las estructuras de gobierno de la administración local. Un esquema que, por otra parte, se repite, con apenas variaciones, en la mayor parte de los cabildos marítimos de la costa septentrional castellana.

De modo general, al frente de las cofradías se situaba un representante de la corporación que solía recibir el nombre de procurador o mayordomo. Pero, además, junto a esta cabeza visible, los gremios de mareantes también contaban con una asamblea mayor, denominada cabildo o ayuntamiento general, que comprendía al conjunto de los cofrades; un número variable de oficiales, con atribuciones precisas, entre los que destacan los mayordomos, alcaldes de mar, contadores, talayeros, lintneros, veedores, secretarios, diputados o regidores e incluso vendedores de pescado; y en algunas ocasiones unas

asambleas menores, a las que correspondía el gobierno cotidiano de la corporación, formadas por un número limitado de cofrades, siguiendo el modelo de los concejos cerrados de las entidades locales.

A través de este aparato gubernativo, las cofradías cumplían las distintas funciones que se derivaban de la compleja naturaleza de que disfrutaban. En primer lugar, en virtud de su vertiente profesional o económica, monopolizaron el ejercicio de las profesiones relacionadas con el mar en el espacio geográfico sobre el que extendían su jurisdicción y llevaron adelante la fundamental tarea de policía, vigilancia y coordinación de las actividades vinculadas con el mar. En segundo término, como derivación del carácter religioso-benéfico-asistencial que asumieron, se encargaron de la asistencia a las viudas y huérfanos de los miembros de la corporación y a los cofrades necesitados, enfermos o incapacitados para el trabajo. Por otra parte, a partir del papel político que algunas cofradías llegaron a tener, también fueron importantes las atribuciones que ejercieron en relación a la defensa de los intereses de los cofrades frente a las oligarquías dirigentes de las villas. En cuarto lugar, cumplieron con el ejercicio de la potestad autonormativa a través de la elaboración y aprobación de ordenanzas y acuerdos o decretos por parte de sus órganos de gobierno. Y, por último, se responsabilizaron de impartir justicia entre los cofrades en todo lo relacionado con las profesiones marítimas en los casos en que recibieron de la Monarquía el privilegio de disponer de una jurisdicción marítima particular.

4. LAS INTERFERENCIAS SOBRE LA AUTONOMÍA JURÍDICA DE LOS NAVEGANTES DESDE LA BAJA EDAD MEDIA

El concepto de autonomía marítima, con el contenido con el que le hemos caracterizado, se mantuvo durante siglos en las costas europeas, lo que no significa que el poder político no limitara la independencia de los navegantes en distintas situaciones y a través de diferentes vías. De hecho, desde la misma baja edad media, al compás de la

consolidación de los reinos europeos, algunas decisiones políticas supusieron en la práctica las primeras injerencias del poder público en el mundo marítimo. Una situación que habría de agudizarse a partir del siglo XVI con la constitución de los nuevos Estados modernos y la intensificación del fortalecimiento del poder real. Con todo, y pese a estas limitaciones, entendemos que cabe afirmar la continuidad de la autonomía marítima hasta muy avanzada la modernidad e incluso hasta los comienzos del siglo XIX dependiendo, en todo caso, del espacio geográfico en el que nos detengamos.

A partir de entonces, ya fuera en uno o en otro momento, el tradicional derecho marítimo de raíz consuetudinaria, derecho propio y al mismo tiempo derecho común de los navegantes europeos, fue sustituido progresivamente por unos nuevos derechos marítimos, ahora nacionales, creados por los órganos legislativos de cada uno de los estados europeos. Unos derechos en los que la ley quedó consagrada como fuente principal en detrimento de la costumbre, al mismo tiempo que la administración de la justicia entre los navegantes pasó a ser ejercida, en la mayor parte de las ocasiones, por los órganos de las jurisdicciones comunes y el autogobierno de las corporaciones marítimas sufrió tan serios recortes que finalmente terminó por desaparecer.

De los cambios señalados es probable que el más importante sea el de la sustitución del antiguo derecho marítimo elaborado por los navegantes al compás del desarrollo de las actividades marítimas por los nuevos derechos marítimos nacionales. Y ello a pesar de que las legislaciones marítimas que se promulgan en la segunda mitad del siglo XVII y en los inicios del XIX se elaboraron sobre la base de los principios del antiguo derecho marítimo consuetudinario. Los restantes cambios no fueron sino una derivación de la sustitución del derecho marítimo común y propio de los navegantes por los derechos marítimos nacionales porque entonces perdieron sentido las jurisdicciones marítimas privilegiadas y la intensificación de la intervención del poder político en las asociaciones marítimas, sobre la

base de aquel nuevo derecho, alteró sustancialmente las bases del autogobierno y de la autonomía en el mundo marítimo.

El punto de inflexión a partir del cual se inicia en Europa la definitiva sustitución del antiguo derecho de los navegantes por los nuevos derechos marítimos nacionales y con ello el final de la autonomía jurídica en los mares coincide con la promulgación de la *Ordenanza de la marina francesa* de 1681⁴⁴, si bien el proceso se había iniciado tiempo atrás y había afectado, como venimos de señalar, a los tres elementos que caracterizaban la autonomía jurídica en el mar: el derecho marítimo, las jurisdicciones marítimas y también el autogobierno de los navegantes.

La intervención del poder político en el ordenamiento marítimo en la baja edad media y en la primera modernidad tuvo al menos dos manifestaciones concretas. Es probable que ninguna de ellas fuera en exceso importante porque, pese a producirse, lo cierto es que el derecho marítimo consuetudinario, escrito o no, creado por los navegantes conservó su importancia y siguió siendo durante un tiempo el elemento normativo principal en el mundo marítimo, pero en todo caso conviene tenerlas en cuenta porque adelantan lo que sucederá un tiempo después a raíz de la promulgación de la *Ordenanza francesa de 1681*.

A partir de la consolidación de los reinos y de los cambios que se introducen en las funciones o atribuciones de la Monarquía en la baja edad media, con la consiguiente intensificación del ejercicio de la potestad legislativa por sus titulares, los monarcas europeos dictaron las primeras normas referidas al mundo marítimo. Se trata de disposiciones aisladas, con frecuencia casuísticas, que en modo alguno constituyen cuerpos normativos completos susceptibles de sustituir en bloque al tradicional derecho marítimo elaborado por los navegantes, sin embargo, su promulgación representa el cambio de tendencia que, un tiempo después, será el que se imponga en el continente.

⁴⁴ *Ordonnance de la marine*. Fontainebleau, agosto de 1681. ISAMBERT y JOURDAN y DECRUSY y TAILLANDIER, 19 (janvier 1672-mai 1686), 1829, pp. 282-366.

Entre otros testimonios de estas primeras normas dictadas por los monarcas europeos para regular distintos aspectos de la actividad marítima cabe mencionar, en el caso castellano, las previsiones incorporadas a las Partidas⁴⁵. Y, en el ámbito aragonés, los *Capitols del rei En Pere*, la reglamentación de Pedro el Ceremonioso, de cuarenta capítulos, fechada en Barcelona en 1340⁴⁶.

De otra parte, también desde la misma baja edad media, los titulares del poder público, ya fueran reyes o señores, intervinieron en el derecho marítimo a través de la aprobación de algunos de los cuerpos normativos particulares de las distintas asociaciones de navegantes. Así sucedió en 1548 con la aprobación de las ordenanzas de la cofradía de mareantes de San Andrés de Castro Urdiales por Felipe II⁴⁷; también en el momento en que, primero, el Gobernador y Justicia Mayor en la villa de Santillana y su Marquesado, en representación del Duque del Infantado, y posteriormente Carlos I y Felipe II confirmaron en 1558 las ordenanzas de la cofradía marítima de Comillas⁴⁸; y en 1606 con la ratificación por Felipe III de las ordenanzas de la cofradía de San Martín de Santander⁴⁹. Y dejando a un lado el ámbito gremial del Cantábrico cabe referir la sanción prestada por la Monarquía castellana a las

⁴⁵ Partidas V, IX. Manejo la siguiente edición del texto castellano: 1555. *Siete Partidas del Sabio Rey don Alonso el nono, nuevamente glosadas por el Licenciado Gregorio López del Consejo Real de Indias de Su Majestad*. Salamanca: Andrea de Portonaris. [Edición facsímil: 1974. 3 vols. Madrid: Boletín Oficial del Estado].

⁴⁶ Estos capítulos son uno de los elementos constantes en todos los manuscritos y ediciones del *Llibre del Consolat de Mar*. Pueden verse en *Llibre del Consolat de Mar*, 2001, II, pp. 263-288.

⁴⁷ Estas ordenanzas pueden verse publicadas en el periódico publicado en Castro Urdiales *Fray Verás*, números 28, 29, 30, 31, 32, 33, 36, 37 y 38 correspondientes a los días 21 y 28 de febrero, 6, 13, 20 y 27 de marzo, 17 y 24 de abril y 1 de mayo de 1892.

⁴⁸ Las ordenanzas elaboradas en 1522 se leyeron el 8 de abril de 1537 en la iglesia de San Cristóbal en público concejo siendo aprobadas por el conjunto de los vecinos. Posteriormente, el Gobernador y Justicia Mayor en la villa de Santillana y su Marquesado confirmó el texto el 6 de octubre de 1537 y más tarde tuvo lugar la confirmación real (El testimonio de estas ordenanzas de 1522 en Archivo Histórico Provincial de Cantabria. Jurisdicciones antiguas. Alfoz de Lloredo, leg. 192, doc. 5, fols. 5r.-6v.). Margarita SERNA VALLEJO, “Una aproximación a las cofradías de mareantes del Corregimiento de las Cuatro Villas de la Costa”, *Rudimentos Legales* 5 (2003), pp. 299-345, por la cita, p. 321.

⁴⁹ Las ordenanzas de la Cofradía de 1606 en Biblioteca Municipal de Santander. Manuscritos, núm. 430, fols. 1-10, se publican en José Luis CASADO SOTO, “Los pescadores de la villa de Santander entre los siglos XVI y XVII”, *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, 1 (1977), pp. 125-138, por la cita pp. 125 a 138.

ordenanzas del Consulado de Burgos el 18 de septiembre de 1538⁵⁰; el beneplácito dado por los *consellers* de la ciudad de Barcelona a las Ordenanzas de seguros de 1452 elaboradas por el *Consell de la Llotja*, presidido por los cónsules del mar de Barcelona⁵¹; y la aprobación en 1453 por Alfonso el Magnánimo, a petición del Consulado del Mar y del mismo Consejo de la Lonja de Barcelona, de los capítulos del estamento mercantil de la ciudad⁵².

Desde la perspectiva de la administración de la justicia, una de las manifestaciones más importantes de la intervención del Estado en la vida marítima en detrimento de la autonomía de los navegantes es la que se refiere a la jurisdicción competente para conocer de los recursos contra las sentencias dictadas por las jurisdicciones marítimas. Y ello porque conforme a distintas previsiones normativas las apelaciones debían plantearse ante los órganos de las jurisdicciones comunes. En relación a la Corona de Castilla basta recordar que las sentencias dictadas por los titulares de la jurisdicción marítima gremial de las cofradías de mareantes del Cantábrico se recurrían normalmente ante la justicia ordinaria de las villas donde tuvieran su sede las cofradías de referencia, como se contemplaba en las ordenanzas de la Cofradía de mareantes de Comillas⁵³, y que en relación al Consulado de Burgos se determinó que las sentencias dictadas por el prior y cónsules de la institución se apelaran ante el corregidor de Burgos⁵⁴.

La situación fue algo distinta en el caso de los Consulados de la Corona de Aragón porque conforme a la normativa consular los recursos contra las sentencias dictadas en primera instancia por los cónsules se resolvían por los jueces de apelación de los mismos

⁵⁰ Véanse en Eloy GARCÍA DE QUEVEDO Y CONCELLÓN, *Ordenanzas del Consulado de Burgos de 1538 que de nuevo se publican, anotadas y precedidas de un bosquejo histórico del Consulado*, Burgos, Imprenta de la Diputación, 1905.

⁵¹ Arcadi GARCÍA SANZ y María Teresa FERRER MALLOL, *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*, 2 vols., Barcelona, Instituto de Estudios Catalanes, 1983, por la cita, I, pp. 152-153.

⁵² Mazzone Della Rosa, 20 de agosto de 1453. *Llibre del Consolat de Mar*, 2001, III-2, pp. 91-98.

⁵³ SERNA VALLEJO, 2003.

⁵⁴ GARCÍA DE QUEVEDO Y CONCELLÓN, 1905, p. 157.

Consulados. La excepción la encontramos en el Consulado valenciano a partir de 1403, momento en que se estableció la previsión de un recurso a interponer ante dos jueces, uno mercader y otro marinero, designados por la justicia civil de la ciudad, para el caso de existir disparidad en el fallo entre la sentencia de primera instancia dictada por los cónsules y la pronunciada por el juez de apelaciones⁵⁵. Ahora bien, al margen de estas previsiones, se debe tener en cuenta, en cualquier caso, el juego de la jurisdicción real de prerrogativa sobre la jurisdicción consular en cada uno de los reinos aragoneses⁵⁶.

Y, para terminar esta parte de la exposición, acerquémonos a la injerencia del poder público sobre la autonomía en los mares desde la óptica del autogobierno de que disfrutaban las asociaciones vinculadas con el mundo marítimo.

La tutela o protección que el poder prestaba a las asociaciones marítimas a través de distintas vías, entre otras, la concesión de privilegios, con frecuencia desde el mismo momento de su creación, constituye la muestra más evidente de la intervención de lo público en la vida de las corporaciones. Pero junto a esta idea general cabe señalar otros elementos que quizás, por ser más precisos y concretos, permiten vislumbrar con mayor claridad la intervención de las autoridades en la vida diaria de las agrupaciones marítimas. Es el caso de la participación de la Monarquía y de los órganos de los gobiernos locales o de la justicia común en el nombramiento de los representantes de algunas corporaciones de navegantes, en la toma del juramento de los cónsules y también en la fijación de los salarios de los cargos de diferentes asociaciones marítimas.

Así, en el caso del Consulado de Valencia los cónsules debían prestar su juramento ante la justicia civil de la ciudad sin perjuicio de que previamente fueran elegidos por los

⁵⁵ Valencia, 28 de septiembre de 1403. *Llibre del Consolat de Mar*, 2001, III-2, p. 177.

⁵⁶ GARCÍA SANZ, 2001, III-1, pp. 138-139.

hombres del mar⁵⁷; en los Consulados de Mallorca⁵⁸ y Barcelona⁵⁹, los órganos rectores de las respectivas ciudades controlaban la elección de los magistrados consulares; en 1342, Pedro el Ceremonioso concedió a los jurados de Mallorca la facultad de elegir el 24 de junio de cada año a los cónsules del mar, al juez de apelaciones del consulado y al notario del Consulado⁶⁰; y en 1346 el mismo monarca elevó el salario de los cónsules mallorquines, equiparándolo al de los valencianos⁶¹.

5. EL CÓDIGO MARÍTIMO SUECO DE 1667 Y LA ORDENANZA DE LA MARINA FRANCESA DE 1681: LA NACIONALIZACIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO Y LA CONSAGRACIÓN DEL FIN DE LA AUTONOMÍA MARÍTIMA EN EUROPA

La promulgación del Código marítimo sueco de 12 de junio de 1667 y de la Ordenanza de la marina francesa de 1681 significó el inicio del proceso de nacionalización del derecho marítimo en Europa y con ello la consagración del fin de la autonomía jurídica en los mares del continente.

De los dos textos, sin ninguna duda, es la Ordenanza de 1681 el que ha pasado a la historia como primera muestra de los nuevos derechos marítimos nacionales que vienen a sustituir al antiguo derecho marítimo, consuetudinario, propio y común de los navegantes europeos, sin embargo, no fue ésta la primera norma marítima de vigencia nacional dictada en Europa avanzada la época moderna. Con anterioridad al texto francés se había promulgado el mencionado Código marítimo sueco de 1667⁶². El texto que, redactado bajo el reinado de

⁵⁷ Privilegio de erección del Consulado de Valencia. Valencia, 1 de diciembre de 1283. *Llibre del Consolat de Mar*, 2001, III-2, pp. 127-129.

⁵⁸ Privilegio de erección del Consulado de Mallorca. Perpiñán, 1 de febrero de 1326. *Llibre del Consolat de Mar*, 2001, III-2, pp. 197-198.

⁵⁹ Reorganización del Consulado de Barcelona siguiendo el modelo del Consulado mallorquín. Morvedre, 20 de febrero de 1348. *Llibre del Consolat de Mar*, 2001, III-2, pp. 12-13.

⁶⁰ Valencia, 11 de octubre de 1342. *Llibre del Consolat de Mar*, 2001, III-2, p. 199.

⁶¹ Barcelona, 30 de enero de 1346. *Llibre del Consolat de Mar*, 2001, III-2, pp. 206-207.

⁶² Publicado en PARDESSUS, 1828-1845, III, pp. 134-204.

Carlos XI de Suecia, habría de mantener su vigencia hasta 1864⁶³, sin perjuicio de las reformas parciales de que fue objeto entre una y otra fecha. Entre otras, las efectuadas a partir del Reglamento de navegación de 30 de marzo de 1748 que modificó el articulado de la primera parte del texto de 1667 referido a las tripulaciones y de la Ordenanza de 20 de octubre de 1750 sobre averías y seguros que introdujo algunos cambios en relación a estas materias.

Los efectos que la Ordenanza francesa de 1681 provocó sobre el derecho marítimo en Europa fueron complejos. Y ello porque si bien, de una parte, su elaboración y promulgación supusieron el punto final a la existencia de un derecho marítimo común a cada uno de los ámbitos marítimos de Europa (atlántico, báltico y mediterráneo) y con ello la fragmentación del derecho marítimo transnacional en múltiples derechos marítimos nacionales, al mismo tiempo sentó las bases para la homogeneización de los principios marítimos en el continente, permitiendo la superación de la antigua distinción entre las tradiciones jurídicas del Báltico, del Atlántico y del Mediterráneo⁶⁴.

La idea de la fragmentación del derecho marítimo no significa, por tanto, que a partir de la promulgación de la Ordenanza de la Marina rijan distintos principios marítimos en las costas europeas. Sólo quiere decir que a partir del texto francés, contando con el precedente del Código marítimo sueco, se inició la tendencia que condujo, finalmente, a que en los diferentes países europeos se elaboraran unas nuevas legislaciones marítimas, con vigencia limitada a cada Estado, y que con ello el derecho marítimo se nacionalizara, desapareciendo así la idea de un derecho marítimo supranacional. Pero unos mismos fundamentos jurídicos inspiraron, a partir de entonces, las nuevas legislaciones marítimas en Europa.

⁶³ Ludovic BEAUCHET, *Lois maritimes scandinaves (Suède – Danemark – Norvège), traduites et annotées par...*, París, Imprimerie Nationale, 1895, pp. X-XI.

⁶⁴ Véase Margarita SERNA VALLEJO, “La Ordenanza francesa de la marina de 1681: unificación, refundición y fraccionamiento del Derecho marítimo en Europa”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, 78-79 (2008-2009), pp. 233-260.

El doble proceso señalado fue posible porque los tradicionales principios marítimos de origen medieval de los ciclos jurídicos del Atlántico, del Báltico y del Mediterráneo se incorporaron y refundieron en la Ordenanza de la Marina.

La tendencia hacia la nacionalización del derecho marítimo en Europa y la simultánea unificación de los principios de este sector del ordenamiento jurídico que se inicia con el Código marítimo sueco y la Ordenanza de la Marina de 1681 se consolida, definitivamente, en el siglo XIX coincidiendo con la formación de los códigos liberales. En esta etapa, el modelo francés del Código de comercio de 1807 desempeña, de manera similar a lo que había sucedido con el texto de 1681, un papel fundamental.

La vinculación del Código de 1807 con la Ordenanza marítima de Colbert es intensa porque los principios que inspiran la Ordenanza de la Marina de 1681 pasaron directamente al Código de Comercio francés. Y a partir del *Code de commerce* se incorporaron a la mayor parte de las legislaciones marítimas europeas porque los legisladores de las demás naciones tomaron el Código de 1807 como referente para la elaboración de sus respectivas nuevas legislaciones marítimas.

Para concluir, sólo queda recordar que el fin de la autonomía jurídica en las costas españolas, así atlánticas como mediterráneas, se consagra con la promulgación del Código de comercio de 30 de mayo de 1829 que establece un nuevo derecho marítimo, ahora español; con el Decreto de unificación de fueros de 6 de diciembre de 1868 que elimina la jurisdicción mercantil; y con las normas dictadas a partir de Cádiz que conllevan la mengua de las atribuciones y facultades de los gremios, incluidos los marítimos.

Los Decretos de Nueva Planta de Felipe V no significaron el fin de la autonomía marítima en los reinos de Cataluña y Mallorca porque los Decretos de ambos reinos permitieron la continuidad de la institución consular, una previsión que se interpretó en sentido amplio, entendiéndose que el derecho marítimo en vigor hasta entonces entre los

navegantes de ambos territorios mantenía su vigencia. Ahora bien, pese a esta continuidad, la autonomía marítima se resintió como consecuencia de las reformas introducidas en los Consulados de Cataluña y Mallorca tras la entrada en vigor de los Decretos. Unos cambios que supusieron el reforzamiento de la intervención del poder político en ambas instituciones.

Y, por lo que afecta a las consecuencias que el Decreto de Nueva Planta de Valencia tuvo sobre la autonomía de los navegantes valencianos cabe señalar que si bien el Consulado de este reino desapareció⁶⁵, el derecho marítimo que regía los intercambios de sus navegantes continuó siendo el mismo que en los siglos anteriores. En vísperas del Decreto no existía un derecho marítimo valenciano, como tampoco existía un derecho marítimo castellano que pudiera empezar a aplicarse en el antiguo reino de Valencia tras el Decreto, dado que, como hemos referido, con la excepción de Suecia y de Francia, no existían otros derechos marítimos nacionales en el continente. Por esta razón, tras el Decreto valenciano de 1707, el derecho marítimo conforme al cual se había practicado, desde la baja edad media, el comercio por mar en el antiguo reino de Valencia continuó en vigor hasta la promulgación del Código de Comercio de 1829, sin perjuicio de la desaparición, ya señalada, del Consulado valenciano.

⁶⁵ El Consulado valenciano desapareció, aunque en el decreto no se hace referencia expresa a él. Así se deduce de un Memorial redactado en Valencia hacia 1761 en el que se afirma que la institución consular valenciana *dexó de continuar* poco después de iniciado el siglo XVIII. Román PIÑA HOMS, “El reino de Mallorca, redibujado tras los Decretos de Nueva Planta”, en José Antonio ESCUDERO LÓPEZ, (coord.), *Génesis territorial de España*, Zaragoza, El Justicia de Aragón, 2007, pp. 463-506, por la cita, p. 483 y Robert SIDNEY SMITH, *Historia de los Consulados de Mar*, Barcelona, Ed. Península, 1978, p. 23.